С. С. С. Р.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Н. К. П. С.
15-го декабря 1925 г.

БЮЛЛЕТЕНЬ
ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.
№ 100. ГОМЕЛЬ. № 100.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 1284—1291).

Распоряжения Правления дорог.

№ 1284. Об от'езде УЦД—Ч Сивкова, В. Ф.

Уезжая 12 сего декабря в Унечу на Пленум ДК и по окончании последнего в НКПС по делам службы, обязанности УЦД—Ч передал своему заместителю Михаленку, В. А.

Уполномоченный Народного Комиссара Путей Сообщения и Председ. Правления *Вл. Сивков*.

Начальник Администр. Отдела *Горбач*.

А. Административного Отдела.

№ 1285. О ликвидации задолженности крестьянам.

(В дополнение к приказу по дорогам сего года за № 849, Бюл. дор. № 59).

Об'являя по дорогам для руководства и точного исполнения нижеизложенное постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 16 октября сего года, вместе и изложенным на нем предписанием ЦЖ от 18 ноября за № Ф 010,—предлагаю подлежащим административным лицам принять самые решительные меры к немедленной ликвидации задолженности крестьянам, там где эта задолженность имеется, отнюдь не допуская таковой в будущем.

Впредь, в тех случаях, когда административные единицы на линии дорог будут пользоваться трудом крестьян, предлагаю установить порядок производства расчетов, гарантирующий своевременность и правильность выплаты причитающегося крестьянам вознаграждения, с каковой целью все расчетные документы (табеля и др.) должны составляться немедленно—без всякой задержки.

Лица, виновные в задержке уплаты вознаграждения крестьянам за их труд. будут подвергаться строгим административным взысканиям.

Уполн. Нар. Ком. Пут. Сообщ. и Председатель Правления *Вл. Сивков.*

Начальник Административного Отдела *Горбач.*

Пр. СНК СССР № 123 п. 30.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР.

О ликвидации задолженности государственных учреждений и предприятий крестьянам.

Центральный Исполнителяный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1) Обязать все Государственные учреждения и предприятия, пользующиеся трудом крестьян, безотлагательно приступить к ликвидации существующей задолженности крестьянам.

2. Обязать все государственные учреждения и предприятия, пользующиеся трудом крестьян, установить на будущее время порядок производства расчетов, гарантирующий своевременность и правильность выплаты причитающегося крестьянам вознаграждения.

3. Возложить на органы народных комиссариатов Рабоче-Крестьянской Инспекции Союза ССР и Союзных Республик надзор за выполнением настоящего постановления, обязав Народный Комиссариат Рабоче-Крестьянской Инспекции Союза ССР к 1 января 1926 г. войти в Совет Народных Комиссаров Союза ССР с докладом о выполнении настоящего постановления.

Председатель ЦИК СССР **М. Калинин.**
Зам. Пред. СНК СССР **Л. Каменев.**
Секретарь ЦИК СССР **Енукидзе.**
Москва, Кремль 16/X—25 г.

Циркулярное предписание Правлениям и Управлениям дорог сети и всем Управлениям по постройке железн. дорог.

Приведенное выше постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 16 октября с. г. по вопросу о производстве выплат причитающегося крестьянам вознаграждения ЦУЖЕЛ объявляет к сведению и исполнению.

За ЦЖ **И. Бенешевич.**
За ЦЖО **М. Андреев.**
18 ноября 1925 г. № Ф010.

П. Отдела Пути и Сооружений.

№ 1286. О порядке выполнения приказа ЦЖ № 7904.— О составлении пятилетнего плана работ по ограждению станционных территорий.

(По линии: всем ПЧ, ТЧ, ТМ, ДН, ДЧ, КР, Начальникам Районов Охраны, копия Правление: П, Т, Д, К, НЖОХР).

Во исполнение нижепомещенного распоряжения ЦЖ № 7904 (ООВПС 1925 г. № 849) о разработке пятилетнего плана ограждения жел.-дорожных территорий на станциях с развитыми коммерческими операциями, с ценными грузами и сортировочных, предлагается разработать этот вопрос в местных линейных Комиссиях под председательством ПЧ в составе представителей Отделов Тяги, Эксплоатации, Коммерческого и Охраны, результаты рассмотрения в форме комиссионных актов с приложением нанесенных на планах станций проектных ограждений и сметных данных представить в Отдел Пути и Сооружений к 1 февраля 1926 года. В актах должны быть приведены мотивировки необходимости устройства ограждений и соображения о степени срочности (очередности) работ по каждой станции и роду ограждения.

В качестве исходных, руководящих данных предлагаются нижеследующие указания:

1) в отношении коммерческих операций с ценными грузами станционные ограждения должны быть тщательно разработаны для станций: Гомель, Бахмач, Жлобин, Березина, Клинцы и Почеп;

2) сортировочные пути нуждаются в ограждении в первую очередь на ст. ст. Гомельского узла, Бахмач, Жлобин и Березина, во 2-ю очередь—Унеча, Калинковичи и Минск, в 3-ю очередь—Осиповичи и Сновская;

3) необходимо отдельно предусмотреть ограждение территорий товарных дворов там, где его не имеется, а также возобновление имеющихся при товарных дворах оград, пришедших в ветхость или неудовлетворительных по конструкции, руководствуясь в назначении оче-

редности работ существующими и ожидаемыми (в порядке развития) размерами грузовых операций. Это относится как к станциям, перечисленным в пункте 2-м, так и к нижеследующим:

Клинцы, Почеп, Новозыбков, Мена, Речица, Орша, Новобелица, Стародуб, Слуцк, Добруш, Семеновка—предполагается 1 я очередь работ.

Горки, Житковичи, Василевичи, Злынка, Выгоничи, Сураж, Коммунары, предполагается 2 я очередь.

Пуховичи, Красный-Рог, Буда-Кошелевская, Тереховка, Городня, Макошино, Климовичи,—предположена 3 я очередь.

Климов, Н. Северск, Кричев, Руденск, Темный-Лес, Шацилки, Старые-Дороги, Корюковка,—предположена 4-я очередь.

Дочь, Хоробичи, Солтановка, Красн.-Берег, Разсуха, Жудилово, Уречье, Птичь, Хойники,—предположена 5-я очередь.

4) По хозяйству Отдела Тяги надлежит предусмотреть:

по ст. Брянск—ограждение деповских ремонтных путей для устранения хищения ремонтных материалов и паровозных частей (1 очередь),

по ст. Гомель-Хоз.—ограждение путей стоянки паровозов в районе нового депо (1 очередь),

по ст. Гомель Сорт.—ограждение ремонтных вагонных путей (1 очередь),

по ст. Жлобин—ограждение путей для стоянки паровозов и ремонта вагонов (1 очередь),

по ст. Минск—ограждение путей для ремонта вагонов и всей территории депо (2 очередь),

по ст. Сновск—ограждение путей стоянки паровозов (2 очередь),

по ст. Бахмач—ограждение путей для ремонта вагонов (2 очередь),

по ст. Осиповичи и Унеча—ограждение путей стоянки паровозов (3 очередь),

по ст. Калинковичи—необходимо отгородить деповские пути от жилых домов (2 очередь).

5) при всех водокачках необходимо предусмотреть ограждение складов топлива с таким расчетом, чтобы был преграждён свободный доступ в помещения самих водокачек, учтя при этом и водокачки, переведенные на положение консервации;

6) ограждения для складского хозяйства ХМО разрабатываются в плановом порядке особо—по указаниям распоряжения Ц № 7652, а потому в план работ по настоящему распоряжению включению не подлежат;

7) при запроектировании оград следует иметь в виду, что проволочный материал в качестве оград постоянного типа не может быть рекомендован; следует предусматривать деревянные досчатые заборы с укреплением в рельсовых стойках или же ограды жел. бетонной конструкции.

К выполнению настоящего задания предлагается отнестись вполне серьезно, обработку материалов начать без промедления и результаты представить точно к установленному сроку.

Член Правления по Технич. Части *Федоров*.

Нач. Административного Отдела *Горбач*.

Копия.

№ 7904. О необходимости планомерного производства работ по устройству ограждений территорий станций с развитыми коммерческими операциями с ценными грузами и сортировочных.

В 1923 г. Комиссией по борьбе с хищениями на транспорте был выработан ряд мер по обеспечению сохранности перевозимых и находящихся на хранении дорог грузов, среди коих было намечено также устройство ограждений станционных территорий. Однако, вследствие крайнего ужатия бюджета дорог в последующие годы выполнение намеченной программы, требовавшей для своего осуществления затраты крупных средств, протекало лишь в незначительном об'еме.

Развитие промышленности и наблюдающийся рост перевозок ценных грузов ставят вопрос об ограждении станций в первую очередь, принимая во внимание, что отсутствие ограждений до крайности осложняет, а порой делает невозможной должную охрану грузов.

В виду этого ЦУЖЕЛ просит Управления дорог теперь же приступить к составлению плана устройства необходимых ограждений на станциях с развитыми коммерческими операциями с ценными грузами и станциях с продолжительной стоянкой вагонов (сортировочных), с расчетом выполнения плана работ в течение 5 лет (т. е. 1926/27—1930/31).

В отношении типа ограждения следует руководствоваться соображениями экономичности его в зависимости от пре-

обладания на месте тех или иных материалов, применяя лишь в исключительных случаях ограждения с деревянными стойками или из колючей проволоки.

План работ по устройству ограждений, вполне увязанный со сметой новых работ на будущий 1926/27 г., должен быть представлен в ЦУЖЕЛ не позднее этой сметы.

За Начальника Центр. Управления жел.-дор. транспорта **И. Бенешевич.**

Начальник Отдела Пути **Лазаревский.**

(ООВПС № 849, код. № 7904)

М. Отдела Материального Снабжения.

№ 1287. О нарушении § 1 Инструкции от 3 Июля 1924 г. за № 2678 по складу ст. Сновск.

(Всем МС, МСТ, К-о МР).

При посещении мною ст. Сновская 6/XII с. г. замечено, что на складе топлива каменный уголь выгружался из вагонов на неочищенную от снега площадь, вопреки § 1 Инструкции от 3/VII—24 г. за № 2678.

Такой порядок выгрузки угля при подаче на паровозы искусственно увеличивает вес угля, лишает правильного учета расхода топлива и, кроме того, с наступлением весеннего времени, штабеля углей будут сильно подмочены водой.

На заданный мною вопрос МС-у, подготовлена ли площадь и очищена ли таковая от снега для выгрузки и укладки угля, МС т. МАЦКЕВИЧ ответил, что площадь очищена, тогда как я лично убедился в том, что уголь выгружался прямо на снег.

За допущение столь небрежного отношения к делу, нарушение преподанной Инструкции порядка хранения угля и неверный мне доклад, МС Сновск—тов. МАЦКЕВИЧУ об'являю выговор.

При чем категорически предлагаю всем агентам, причастным к выгрузке и хранению угля, в дальнейшем подобных явлений не допускать, строго руководствуясь вышеуказанной Инструкцией.

За Уполномоч. Народ Комиссариата Путей Сообщ. и Председ. Правления *Михаленок.*

Начальник Администра-тивного Отдела *Горбач.*

С. Отдела Сборов.

№ 1288. О неправильностях, допущенных станционными агентами при таксировке коммерческих грузовых отправок за сентябрь месяц с. г.

При сем об'является по дорогам ведомость о количестве выданных коммерческих отправок местного и прямого сообщений за сентябрь месяц с. г., с указанием в ней процентного отношения неправильно протаксированных отправок к общему числу выданных по каждой станции в отдельности.

Из этой ведомости усматривается, что в сентябре мес. с. г. всего выдано 16037 отправок, из коих оказалось неправильно протаксированными 1527 отправок, что составляет 9,5% неправильностей, при чем более 5% неправильностей допущено следующими агентами по станциям:

По I-му уч. станционного счетоводства.

Выгоничи 27%—ДС Прохоров.

Пильшино 100%—ДС Дмитровский.

Кр.-Рог 18,2%—ДС Назимов 20% и ДСП Евцехевич 50%.

Почеп 16,9%—Тов. кассир Дроздовский 10,9%, Францкевич 16,7%, ДС Кахсаков 26,2%.

Жудилово 12,5%—ДС Михаленок 13,6%, ДСП Карпенко 9,1% и ДСП Чернявский 11,1%.

Рассуха 11,1%—ДСП Дьяконов.

Унеча п. ск. 7,8%—Баг. кассир Макаревич.

Унеча мал. ск. 6,4%—Тов. кассир Стукалич.

Стародуб 5,8%—ДСП Дайненко 6,2% и Цинкутис 11,9%.

По II-му уч. станционного счетоводства

Сураж 8,8%—Тов. кассир Ревелов.

Белынковичи 13,3% ДС Курашов.

Коммунары 13,2%—ДС Таланда 13,8%, ДСП Поклад 16,7%, ДСП Брулев 21,4%, ДСП Рыжанский 9,5% и ДСП Закржевский 16,1%.

Климовичи 17,1%—ДСП Исаев 18,2%, Кротов 16%, Романенко 17,3%, Лебель 21,2%, Брюкин 29,3% и Рудницкий 17,1%.

Кричев 10,2%—ДСП Кошелев.

Ходосы 28,1%—ДС Евмененко 24,4%, ДСП Лукьяненко 20%, Гофман 41,4% и Старов 20%.

Темный-Лес 7,4%—ДСП Фесюков.

Горки 23,3%—ДС Ореховский 20,4%, ДСП Сенькевич 38,8%, ДСП Гридченко 9,1% и Ермолаев 23,1%.

Орша 22,8% — ДС Бавдзей 22% и ДСП Загарельский 25%.

По III-му уч. станционного счетоводства.

Клинцы п. ск. 9,7% — Баг. кассир Шепель 7,5%, Долгополов 9,5%.

Клинцы мал. ск. 15% — Тов. кассир Юрченко 15,8% и Францкевич 8,4%.

Клинцы гор. 8,6% — КС Куриленко (в виду отсутствия подписей).

Новозыбков мал. с. 8% — Тов. кассир Булынка 7% и Францкевич 10,5%.

Злынка 11,5% — ДСП Бруквин 11,5%.

Добруш 5,8% — Тов. кассир Довгер.

Климов 16,9% — ДС Ивицкий.

Семионовка 17,7% — ДС Юрченко.

Семионовка гор. 12,2% — КС Стефановский (в виду неясной подписи кассира).

Новгород-Сев. 7,7% — ДЗ Сидоренко.

По IV-му уч. станционного счетоводства.

Гомель тов. 6,4% — Таксировщ. Васильева.

Гомель хоз. 28,2% — Пом. кассира Мягков.

Гомель гор. 18,2% — Тов. кассир Иванов.

Новобелица 5,6% — Тов. кассир Антушевский.

По V-му уч. станционного счетоводства.

Речица 14,4% — Тов. кассир Яковлев.

Василевичи 12,8% — ДСП Петравич 20%, Шилик 37,5%, ДС Богатько 50%, ДЗ Попов 14,3% и Мойсейчик 11,1%.

Авраамовская 25% — ДС Табулин.

Хойники 10,3% — ДСП Олехнович 13,8% Владимиров 9,3%.

Мозырь гор. 11,6% — КС Адамович.

Копцевичи 10,1% — ДЗ Давидович.

Житковичи 15,1% — ДС Каральчук 3,6%, ДЗ Марковец 17,9% и ДЗ Контанчик 19,5%.

Старушки 100% — ДС Мачуговский (в виду отсутствия подписей).

По VI-му уч. станционного счетоводства.

Дочь 10,3% — ДСП Бобченко 18%, ДЗ Коротков 12,3% и ДСП Каракулько 5,7%.

Низковка 10,9% — ДСП Краснопольский 11,5%, Жудро 13,3%, Безруков 7,7% ДЗ Степанов 11,5%.

Сновская 8,7% — ДСП Дзятко.

Хоробичи 18,4% — ДСП Радионов 12,5%, Василец 16,7%, Журавлев 10%, ДСП Мелевский 15,4% и ДЗ Попов 27,3%.

Тереховка 19,2% — ДСП Кирушин 50%, Лысин 50%, Левченко 40%, Гоманович 1%.

Зябровка 27,3% — ДСП Волков.

По VII-му уч. станционного счетоводства.

Костюковка 100% — ДСП Бирюк.

Уза 7,7% — ДСП Губанов.

Шацилки 9,4% — ДСП Синица.

Горочичи 25% — ДСП Асауляк.

По VIII-му уч. станционного счетоводства.

Жлобин мал. ск. 12,4% — Тов. кассир Пащенко.

Красн.-Берег 11,5% — ДСП Волкодатов.

Телуша 8,3% — ДС Сакач.

Березина пасс. ск. 8,8% — Баг. кассир Гурский 8,4%, Папп 8,6%, Богомолов 9,2% и Хвощинский 8,4%.

Березина мал. ск. 12,8% — Тов. кассир Лапко.

Бобруйск гор. 10,6% — Кассир Луценко.

Ратмировичи 25% — ДСП Антоненко.

По IX-му уч. станционного счетоводства.

Осиповичи 5,5% — Тов. кассир Стойченко.

Уречье 11,3% ДСП Валента.

Старые-Дороги 6,8% — Весовщик Илькевич.

Слуцк 21% — ДСП Галетыч.

Слуцк гор. 5,6% — Кассир Добровольский.

По X му уч. станционного счетоводства.

Пуховичи 9,6% — ДСП Осипович.

Руденск 8,5% — ДСП Будинко 25% и Бесхлебный 20%.

Минск мал. ск. 8,7% — Тов. кассир Хацкевич.

Минск гор. 15,9% — Кассир Павловский.

Изяславль 37,5% — ДС Хмелевский.

Наиболее характерные неправильности заключаются в следующем:

По ст. Авраамовская и Хоробичи.

1) При перевозках пассажирской скоростью книг печатных провозная плата исчислялась по багажному тарифу; следовало-же исчислять по V—В классу тарифа малой скорости.

(См. § 3 Примечания гр. 47 Части II Свода Тарифов).

По ст. Березина.

2) При перевозках насыпью отрубей пшеничных весом 10000 кг. провозная плата исчислялась за действительный вес; следовало-же исчислять за норму повагонной нагрузки 12,5 тонны.

(См. поз. 3 Части II Свода Тарифов и Сб. Тар. № 296, тар. № 4640).

3) При перевозках грузов со ст. Н.-Новгород гор. М.-Каз. через Н.-Новгород М.-Курск., Москву и Брянск провозная плата исчислялась за расстояние

1003 км.; следовало-же исчислять за расстояние 1303 км. (М.-Кур. 437, Окр. 54, МКВор. 384, МББал. 2, Зап. 426).

4) При перевозках в ссыпную семени подсолнечного исчислялся целевой сбор на ремонт вагонов, тогда как на основании Сборника Тарифов № 229, тарифн. № 2961 указанный сбор начислению не подлежал.

5) При перевозках грузов со ст. Колай Южн. через Ворожбу и Бахмач провозная плата исчислялась за расстояние 1340 км. Следовало-же исчислять за расстояние 1280 км. (Южн. 825, МКВор. 105, Зап. 345).

По ст. Белынковичи.

6) При перевозках соли со ст. Харламовка Дон. в направлении через Льгов, Брянск, провозная плата исчислялась за расстояние 892 км. и доля нагрузочного сбора в размере 1 р. 80 к. Следовало-же провозную плату исчислять за расстояние 888 км. (Дон. 470, МКВор. 217, МББалт. 2, Зап. 199) и долю нагрузочного сбора в размере 1 р. 50 к., т. е. в сумме, указанной станцией отправления.

По ст. Василевичи.

7) При перевозках грузов ДТПО провозная плата исчислялась за ¼ под'емной силы вагона. Следовало-же исчислять за 6,6 тонны.

По ст. Выгоничи и Коммунары.

8) При мелких перевозках горшков чугунных эмальированных провозная плата исчислялась по VIII—А классу. Следовало-же исчислять по V-му классу.

(См. § 10 примеч. к группе 33 Части II Св. Тар., Сборн. Тариф. № 271, тарифн. № 3917).

По ст. Гомель-пасс.

9) При перевозках грузов со станции Нижний-Новгород гор. М.-Каз. через Нижний-Новгород, Москву и Брянск провозная плата исчислялась за расстояние 1252 км. Следовало-же исчислять за расстояние 1155 км. (МКаз.—МКур. 437, М.-Окр. 54, МКВор. 384, МББал. 2, Зап. 278).

По станциям Гомель-пасс. и Клинцы пасс. ск.

10) При перевозках грузов с городских станций 2% целевой сбор начислялся на сумму сборов городских станций, тогда как таковой на сумму сборов городских станций начислению не подлежал.

По ст. Гомель-тов.

11) При повагонных перевозках арбузов доля нагрузочного сбора исчислялась на общем основании; следовало же взимать в размере, указанном в дорожных документах, т. е. в меньшей сумме нормальных ставок. Указанный сбор подлежит проверке станцией назначения в том случае,когда таковой либо совсем не указан в дорожных документах, либо указан в большем размере нормальных ставок.

12) При мелких перевозках ваты шерстяной провозная плата исчислялась по IV-му классу. Следовало-же исчислять по V-му классу.

(См. поз. 1 гр. 123 Части II Свода Тарифов).

13) При перевозках грузов, таксируемых со штуки и километра, провозная плата исчислялась за расстояние по поясам. Следовало же исчислять за действительно пройденное расстояние.

(См. Сб. Тариф. № 287, тарифн. № 4332).

По ст. Горочичи.

14) При перевозках грузов со ст. Евпатория Южн. через Ворожбу и Бахмач провозная плата исчислялась за расстояние 1410 км. Следовало-же исчислять за расстояние 1378 км. (Южн. 934, МКВор. 105, Зап. 339).

По ст. Горки.

15) При мелких перевозках жести белой не в деле провозная плата исчислялась по IV—Б классу. Следовало-же исчислять по VI-му классу.

(См. поз. № 7 гр. 32 Части II Свода Тарифов).

16) При перевозках пассажирской скоростью мешков порожних провозная плата исчислялась по багажному тарифу. Следовало-же исчислять по VII—В классу.

(См. исключительный тариф № 1 по гр. 72 Части III Св. Тар. и Сб. Тар. № 307, тарифн. № 4935).

17) При повагонных перевозках грузов, требующих хранения в закрытых складочных помещениях, в случае невыкупа или невывоза получателями груза в течение 24 часов, сбор за простой вагонов и хранение грузов исчислялся на общем основании. Следовало-же исчислять за все время, начиная с момента прибытия.

18) При повагонных перевозках кирпича строительного весом более против

установлен. нормы повагонной нагрузки провозная плата исчислялась за норму повагонной нагрузки. Следовало-же исчислять за действительный вес.

(См. § 18 Части I Свод Тариф. Сборн. Тар. № 288, тар. № 4374).

По станциям Горки, Житковичи, Почеп и Речица.

19) При мелких перевозках горшков чугунных эмальированных провозная плата исчислялась по VIII–А классу. Следовало-же исчислять по V му классу.

(См. Сб. Тар. № 271, тарифн. № 3917).

По ст. Добруш.

20) При перевозках в навалку арбузов доля выгрузочного сбора исчислялась по 16 коп. с тонны. Следовало-же исчислять по 8 коп. с тонны, так как арбузы входят § 4 Правил о нагрузке и выгрузке.

21) При перевозках пассажирской скоростью сала свиного соленого провозная плата исчислялась по багажному тарифу. Следовало-же исчислять по II-му классу тарифа малой скорости.

(См. § I Примеч. гр. 73 Части II Свода Тарифов).

По ст, Жудилово.

22) При мелких перевозках железа сортового провозная плата исчислялась по VIII—А классу. Следовало-же исчислять по VIII-му классу.

(См. Сб. Тариф. № 289, тарифн. № 4419).

По ст. Житковичи.

23) При мелких перевозках табачных изделий провозная плата исчислялась по I—В классу. Следовало-же исчислять по I классу.

(См. поз. 6 гр. 107 Части II Свода Тарифов).

24) При мелких перевозках цыбарок оцинкованных провозная плата исчислялась по IV-му классу. Следовало-же исчислять по VI му классу.

(См. Сб. Тар. № 271, тарифн. № 3917).

25) При мелких перевозках веялок и частей их провозная плата исчислялась по V-му классу. Следовало-же исчислять по IX—Б классу.

(См. поз. 5 гр. 37 Части II Свода Тарифов).

26) При перевозках пассаж. скор. книг печатных провозная плата исчислялась по багажному тарифу; следовало-же исчислять по V—В классу тарифа малой скорости.

(См. Примеч. 3 к гр. 47 Части II Свода Тарифов).

По ст. Жлобин, Клинцы пасс. ск., Ратмировичи, Слуцк и Стародуб.

27) При перевозках пасс. скор. мешков порожних провозная плата исчислялась по багажному тарифу. Следовало-же исчислять по VII—В классу.

(См. Исключ. Тариф. № 1 по гр. 72 Сб. Тар. № 307, тар. № 4935).

По ст. Жлобин.

28) При перевозках посуды фаянсовой провозная плата исчислялась по IV–Б классу. Следовало-же исчислять по VI—В классу.

(См. поз. 10 гр. 114 Части II Свода Тарифов).

29) При повагонных перевозках муки пшеничной провозная плата исчислялась по ставкам специальной схемы № 2. Следовало же исчислять по специальной схеме № 3.

(См. поз. № 9 гр. 68 Повагон. Тар.).

30) При мелких перевозках макарон провозная плата исчислялась по У—Б классу. Следовало же исчислять по VII–Б классу.

(См. поз. 62 гр. 5 части II Свода Тарифов).

По станциям Жлобин, Коммунары, Почеп и Ходосы.

31) При мелких перевозках железа кровельного провозная плата исчислялась по VIII классу. Следовало же исчислять по VI классу.

(См. поз. 8 гр. 32 Части II Свода Тарифов).

По станции Жлобин.

32) При мелких перевозках сельдей иностранных провозная плата исчислялась по VII—Б классу. Следовало же исчислять по VI классу.

(См. поз. 4—Б гр. 93 Части II Свода Тарифов).

По станциям Злынка, Речица и Семионовка.

33) При мелких перевозках железа шинного провозная плата исчислялась по VI классу. Следовало же исчислять по VIII классу.

(См. Сбор. Тариф. № 289, тарифн. № 4419).

По станции Изяславль.

34) При перевозках грузов со стан. Величка Дон, через Основу, Ново-Баварию, Ворожбу и Бахмач провозн. плата исчислялась за расстояние 1112 клм. Следовало же исчислять за расстояние 1108 клм.

(Дон. 229, Южн. 250, М.К.Вор. 105, Зап. 524).

По станции Клинцы мал. скор

35) При мелких перевозках фруктов вяленых, провозная плата исчислялась по VI—В кл. Следовало же исчислять по V кл.

(См. Сб. Тар. № 269, тариф. № 3871).

36) При перевозках грузов со стан. Ярославль прист. Сев. через Москву и Брянск провозная плата исчислялась за расстояние 825 килом. Следовало же исчислять за расстояние 885 клм. (Сев. 273, М. Окр. 54, М.К.Вор. 384, МББ 2, Зап. 172).

37) При перевозках со стан. Яготин насыпью ржи в направлении через Гребенку и Бахмач провозная плата исчислялась за расстояние 445 км. Следовало же исчислять за расстояние 492 клм. (Южн. 185, М.К.Вор. 3, Зап. 304) и кроме этого следовало исчислять целевой сбор на ремонт вагонов.

38) При перевозках длинномерных предметов, таксируемых по весу, сбор за взвешивание исчислялся по 31 к. с тонны. Следовало же исчислять по 2 руб. с платформы.

(См. п. „д", разд. III, § 29 Части Общего Тарифа).

39) При перевозках в навалку чугуна не в деле доля выгрузочного сбора исчислялась по 8 к. с тонны. Следовало же исчислять по 16 к. с тонны, так как названный груз в § 4 Правил о нагрузке и выгрузке не входит.

40) При повагонных перевозках бревен сосновых длиною 8 метр. и толщ. до 20 сантим., провозная плата исчислялась по ставкам специальной схемы № 5. Следовало же исчислять по схеме № 5—а.

(См. поз. 15, гр. 28, Части II Свода Тарифов).

По станции Клинцы-гор.

41) При мелких перевозках со стан. Москва тов. Р.-Ур. оческов хлопчатобумажных в направлении через Москву и Брянск провозная плата исчислялась по IV—В кл. за расстояние 570 км. Следовало же исчислять по IV классу за расстояние 612 км. (Окр. 54, М.К.Вор. 384, М.Б.Балт. 2, Зап. 172).

См. Сб. Тар. № 306, тарифн. № 4908).

По станции Копцевичи.

42) При перевозках грузов со стан. Бердичев Ю. Зап. через Калинковичи провозная плата исчислялась за расстояние 459 км. Следовало же исчислять за расстояние 359 клм. (Ю. Зап. 287, Зап. 72).

По станции Климовичи.

43) При мелких перевозках соды двууглекислой провозная плата исчислялась по VIII кл. Следовало же исчислять по VII кл.

См. поз. 217, гр. 66, Части II Свода Тарифов).

44) По отправкам с городских стан. грузов, нагрузка коих производилась средствами город. стан., не начислялась доля нагрузочного сбора, тогда как, на основании раз'яснения К, помещен. в Бюллетене № 43 под код. 619, указанный сбор подлежал обязательному начислению.

45) При мелких перевозках грузов весом менее 20 клг., провозная плата исчислялась за действительный вес. Следовало же исчислять за 20 клг.

См. Сб. Тар. № 229, тар. № 2955).

46) При перевозках грузов со стан. Быхов М.Б. Балт. в направлении через Оршу провозная плата исчислялась за расстояние 223 килом. Следовало же исчислять за расстояние 272 килом. (М.Б.Балт. 121, Зап. 151).

47) При мелких перевозках мумии сухой провозная плата исчислялась по II—В кл. Следовало же исчислять по VIII классу.

(См. поз. 16 гр. 66, Части II Свода Тарифов).

По станции Коммунары и Низковка.

48) При мелких перевозках частей прялок железных провозн. плата исчислядась по V—Б классу. Следовало же исчислять по VII—В классу.

(См. поз. 69 гр. 61, Части II Свода Тарифов).

По станции Коммунары.

49) При мелких перевозках станков швейных машин провозная плата исчислялась по II—Б классу. Следовало же исчислять по VII—В кл.

(См. поз. 83 гр. 61, Части II Свода Тарифов).

50) При мелких перевозках махорки обандероленной провозная плата исчислялась по VII—Б классу. Следовало же исчислять по V—Б классу.

(См. поз. 1 гр. 107, Части II Свода Тарифов).

По станции Калинковичи.

51) При мелких перевозках гуталина провозная плата исчислялась по I кл. Следовало же исчислять по V—Б кл.

(См. поз. 178 гр. 66, Части II Свода Тарифов).

По станции Красный Рог.

52) При мелких перевозках москательного товара провозная плата исчислялась по I—В кл. Следовало же исчислять по II—В кл.

(См. поз. 206 гр. 66 Части II Свода Тарифов).

По станции Коммунары.

53) При повагонных перевозках муки пшеничной сбор за взвешивание исчислялся по 31 к. с тонны. Следовало же исчислять по 24 к. с тонны.

(См. Сб. Тар. № 255, тар. № 3587).

54) При повагонных перевозках коры ивовой доля нагрузочно - выгрузочного сбора исчислялась по 19 коп. с тонны. Следовало же исчислять по 38 к. с тонны, так как указанный груз в § 4 Правил о нагрузке и выгрузке не входит.

По станции Костюковка.

55) При повагонных перевозках дощечек и планок еловых провозная плата исчислялась по ставкам специальной схемы № 5, действовавшей до 23/VI с. г. Следовало же исчислять по схеме № 5, введенной в действие с 23/VI с. г.

(См. Сб. Тар. № 284, Тариф. № 4240).

По станции Минск гор.

56) При мелких перевозках фарфоровых изделий для электротехники провозная плата исчислялась по VI—В кл. Следовало же исчислять по VI—Б кл.

(См. поз. 2 гр. 114 Части II Свода Тарифов).

57) При повагонных перевозках муки ржаной, весом 15587 кг. провозная плата исчислялась за норму повагонной нагрузки 16,4 тонны. Следовало же исчислять за норму 16,5 тонны.

(См. Сборн. Тариф. № 296, тарифн. № 4640).

58) При перевозках грузов в изотермических вагонах плата за простой исчислялась в размере 3 р. 75 коп. в сутки. Следовало же исчислять в размере 10 руб. 00 к в сутки.

(См. Сб. Тар. № 290, тариф. № 4469).

По станции Минск тов.

59) При совместной перевозке в навалку глины огнеупорной и кирпича огнеупорного сбор за станционные расходы исчислялся по 18 к. с тонны. Следовало же исчислять по 61 к. с тонны.

60) По отправкам со ст. Мелитополь за №№ 26575 и 26576 вагоны поданы под нагрузку 14/IX в 9 час. утра, груз выдан 16 IX, сбор за простой вагонов исчислен за 1 сутки. Следовало же исчислять за двое суток.

(См. Сборн. Тариф. № 312, тарифн. № 5053).

61) При перевозках грузов, взвешивание коих производилось на весах отправителя без договора, сбор за взвешивание исчислялся по нормальным ставкам; следовало же исчислять в половинном размере установленных ставок.

(См. Сб. Тар. № 221, тариф. № 2783).

62) При перевозках в навалку железа сбор за взвешивание исчислялся по 31 к. с тонны. Следовало же исчислять по 2 р. 00 к. с вагона.

(См. Сбор. Тар. № 270, тар. № 3901).

63) При перевозках на платформах кокса весом 14950 гр. провозная плата исчислялась за норму повагонной нагрузки 16,4 тонны. Следовало же исчислять за действительный вес.

(См. § 2 примеч. к гр. 112 Части II Свода Тариф.).

64 При мелких перевозках заклепок железных не оцинкованных провозная плата исчислялась по V—Б кл. Следовало же исчислять по VII—Б кл.

(См. поз. 89 гр. 33 Части II Свода Тариф.).

65) При перевозках животных провозная плата исчислялась за расстояние, округляя до поясов; следовало же исчислять за действительно пройденное расстояние.

(См. Сб. Тар. № 287, тар. № 4332.

По станции Мена.

66) При мелких перевозках соли поваренной провозная плата исчислялась по IX классу. Следовало же исчислять по VIII кл.

(См. поз. 2 гр. 101 Части II Сборн. Тариф.).

67) При мелких перевозках посуды фаянсовой провозная плата исчислялась

по IV—Б классу. Следовало же исчислять по VI—В классу.

(См. поз. 10 гр. 114 Части II Свода Тарифов).

68) При мелких перевозках седелок железных провозная плата исчислялась по II—В классу. Следовало же исчислять по V—Б классу.

(См. поз. 77 гр. 33 Части II Свода Тарифов).

69) При мелких перевозках тетрадей ученических провозная плата исчислялась по II—В классу. Следовало же исчислять по V—В кл.

(См. поз. 18 гр. 47 Части II Свода Тарифов).

По станции Мозырь гор.

70) При перевозках пас. скор. сыра голландского провозная плата исчислялась по багажному тарифу. Следовало же исчислять по II кл. тарифа малой скорости.

См. § 2 Примеч. к гр. 65 Части II Свода Тарифов).

По ст. Низковка.

71) При мелких перевозках дегтя древесного провозная плата исчислялась по VIII—Б кл. Следовало же исчислять по VII—Б кл.

(См. поз. 14 гр. 98 Части II Свода Тарифов).

72) При мелких перевозках пакли пеньковой провозная плата исчислялась по V—А кл. Следовало же исчислять по VIII кл.

См. поз. 2 группы 82 Части II Свода Тарифов).

По станциям Новгород-Северск и Пуховичи.

73) По отправкам с наложенными платежами 2% целевой сбор начислялся и на сумму наложенного платежа, тогда как указанный сбор начислению на эти суммы не подлежал.

(См. Сборн. Тар. № 88, тар. № 349).

По станции Новгород-Северск.

74) При перевозках пасс. скоростью воды минеральной русской провозная плата исчислялась по багажному тарифу. Следовало же исчислять по VI кл.

(См. § 5 Примеч. к гр. 17 Части II Свода Тарифов).

По станции Новобелицкая.

75) При мелких перевозках стали инструментальной провозная плата исчислялась по VI кл. Следовало же исчислять по VIII кл.

(См. Сб. Тар. № 289, тариф. № 4419).

По станции Новозыбков мал. скор. и Сновская

76) При перевозках ссыпных хлебных грузов 2% целевой сбор, начислялся на сбор за щиты и на целевой сбор на ремонт вагонов, тогда как на основании Сборника Тариф. № 271, тариф. № 3914, указанный сбор начислению не подлежал. Кроме этого целевой сбор на ремонт вагонов следует исчислять во всех случаях за действительный вес.

77) При перевозках грузов со станции участка Бахмач—Черкассы Южн. через Бахмач провозная плата исчислялась за расстояние в направлении через Бахмач Зап.; следовало же исчислять в направлении через Бахмач М.К.Вор.

(См. § 6 на стр. 355 Части II Свода Тарифов).

По станции Орша.

78) При перевозках грузов со ст. Гайворон Ю.-Зап. сбор за перегрузку исчислялся по 1 р. 04 к. с тонны. Следовало же исчислять по 61,1 к. с тонны.

(См. местн. Тар. 6 (25) Ю.-Зап. дор. быв. Южн. под. путь).

79) При перевозках в навалку лыка липового доля выгрузочного сбора исчислялась по 8 к. с тонны, Следовало же же исчислять по 16 к. с тонны, т.-к. названный груз в § 4 Правил о нагрузке и выгрузке не входит.

80) По полногрузным отправкам плата за хранение исчислялась за норму повагонной нагрузки. Следовало же исчислять за действительный вес.

81) При перевозках стекла оконного весом 7126 кг. провозная плата исчислялась по VII кл. Следовало же исчислять по партионному тарифу по VIII классу, как наивыгоднейшему для грузохозяев.

По станции Пуховичи.

82) При мелких перевозках сахара рафинада провозная плата исчислялась по III—В классу; следует же исчислять по III—Б кл.

(См. поз. 17 гр. 95 Части II Свода Тарифов).

По станции Почеп.

83) При мелких перевозках сурика железного сухого в бочках провозная плата исчислялась по VII кл. Следовало же исчислять по VIII кл.

(См. поз. 48-а гр. 66 Части VI Свода Тарифов).

84) При мелких перевозках канцелярских принадлежностей провозная плата исчислялась по I В классу. Следовало же исчислять по II—В кл.

(См. поз. 5 гр. 47 Части II Свода Тарифов).

85) При мелких перевозках ванн чугунных эмаллированных провозная плата исчислялась по VII - Б кл. Следовало же исчислять по V кл.

(См. Сб. Тар. № 271, тариф. № 3917).

По станции Речица.

86) При мелких перевозках подошв провозная плата исчислялась по III—Б кл. Следовало же исчислять по III—В кл.

(См. Сб. Тар. № 291, тариф. № 4504).

87) При перевозках грузов со стан. Дунаевцы через Калинковичи, провозная плата исчислялась за расстояние 590 км. Следовало же исчислять за расстояние 577 км. (Ю.-Зап. 494, Зап. 83.).

По станции Слуцк.

88) При перевозках наливом керосина доля нагрузочного сбора исчислялась по 22 к. с тонны и выгрузочного по 10 к. с тонны. Следовало же исчислять долю нагрузочного сбора по 11 к. и выгрузочного по 8 к. с тонны.

(См. пункт 2 § 1 разд. IV § 29 Части I Свода Тарифов).

89) При повагонных перевозках кряжей дубовых длиною до 7 метров и толщиною до 22 сант. провозная плата исчислялась по ставкам специальной схемы № 5; следовало же исчислять по ставкам схемы № 5 а.

(См. поз. 15 гр. 28 Сборн. Тариф. № 284, тариф. № 4240).

По станции Семионовка.

90) При мелких перевозках кремня дробленого провозная плата исчислялась по VII кл. Следовало же исчислять по IX классу.

(См. поз. 15 гр. 41 Части II Свода Тарифов).

91) При повагонных перевозках хлебных грузов сбор за взвешивание исчислялся по 31 к. с тонны. Следовало же исчислять по 24 к. с тонны.

(См. Сборн. Тар. № 255, тар. № 3587).

По станции Семионовка гор.

92) При мелких перевозках лемех железных провозная плата исчислялась по V—Б классу. Следовало же исчислять по IX—Б классу.

(См. поз. 73 гр. 37 Части II Свода Тарифов).

93) При мелких перевозках железа обручного провозная плата исчислялась по VI кл. Следовало же исчислять по VIII классу.

(См. Сб. Тар. № 289, тариф. № 4419).

По станции Сураж.

94) При перевозках грузов, таксируемых с оси и километра, провозная плата исчислялась за расстояние, округляя до поясов. Следовало же исчислять за действительно пройденное расстояние.

(См. Сб. Тар. № 287, тариф. № 4332).

По станции Стародуб.

95) При мелких перевозках абажуров и колпаков стеклянных провозная плата исчислялась по III - Б классу. Следовало же исчислять по IV кл.

(См. поз. 13 и 14 гр. 105 Части II Свода Тарифов).

96) При мелких перевозках кофе—сурогат провозная плата исчислялась по I—В классу. Следовало-же исчислять по I-му классу.

(См. поз. 54 гр. 5 Части II Свода Тарифов).

97) При перевозках домашних вещей, бывших в употреблении, весом 4235 и 3619 кгр. при проводниках внутри вагонов провозная плата исчислялась по тарифу, установленному для мелких отправок. Следовало-же исчислять по ставкам повагонного тарифа за норму повагонной нагрузки.

(См. Сборн. Тариф. № 229, тарифн. № 2955).

По ст. Тереховка.

98) При перевозках экстракта дубильного сухого провозная плата исчислялась по IV—В классу; следовало-же исчислять по IV—Б классу.

(См. поз. 318-а гр. 66 Части II Свода Тарифов).

По ст. Унеча пассаж. скор.

99) При перевозках грузов пассаж. скор. со станции Москва гор. Сев.-Кавк. через Москву и Брянск провозная плата исчислялась за расстояние 579 км. Следовало-же исчислять за расстояние 528 км., так как груз подвезен к отправлению на линейную станцию Москва МКВор. дор.

По ст. Унеча мал. скор.

100) При перевозках грузов со ст. Астрахань гор. через Козлов, Орел и Брянск провозная плата исчислялась за расстояние 1776 км. Следовало-же исчислять за расстояние 1774 км. (Р.-Ур. 1131, Ю.-Вост. 370, МББалт. 134, Зап. 139).

По ст. Хоробичи.

101) При мелких перевозках семени подсолнечного провозная плата исчислялась по III-му классу. Следовало-же исчислять по ставкам специальной схемы № 2.

(См. поз. 10 гр. 106 Части II Свода Тарифов).

По ст. Шацилки.

102) При мелких перевозках проволоки железной оцинкованной провозная плата исчислялась по VII му классу. Следовало-же исчислять по V классу.

(См. Сб. Тар. № 271, тар. № 3917).

Помимо изложенного выше, обращается внимание на допускаемую многими станциями, несмотря на помещаемые почти в каждом издаваемом циркуляре о неправильностях указания, повторность из месяца в месяц нижеследующих неправильностей:

1) По воинским отправкам, перевозимым по требованиям форм № 2 и 3 случаи допущения простоя вагонов и хранения грузов не оформляются актами, как это требуется § 14 Код. 521 Бюллетеня Зап. ж. д. № 35.

2) Расписки в получении грузов на дубликатах накладных или дорожных ведомостях не оплачиваются простым гербовым сбором IV-го разряда (6 коп.), тогда как на основании п.п. 6 и 9, тарифн. № 4624, Сборн. Тариф. № 295, расписки эти оплачиваются во всех случаях за исключением отправок с об'явленной ценностью и при том только в том случае, когда об'явленная ценность не превышает суммы 3 руб.

3) При переотправках грузов в вагонах за старыми пломбами в первоначальных документах не делаются отметки, на какую именно станцию груз переотправлен, а равно и не указываются №№ новых накладных.

4) Допускается переотправка наливных грузов в вагонах цистернах по новому назначению, тогда как на основании дополн. 10 к ст. 75 (Сб. Тар. № 128) Устава ж. д. переотправка в таких случаях допустима только с ведома дороги-грузчицы.

5) По отправкам служебных грузов, адресованных на ст. Брянск, дорожные документы составляются на бланках местного сообщения, тогда как следует составлять на бланках прямого сообщения и грузы адресовывать на ст. Брянск М.-Б. Б.

6) Ярлыки на выпуск грузов со станций не заполняются полностью сведениями, требуемыми графами бланка.

7) В дорожных документах отсутствуют отметки о времени (часы и минуты) подачи под выгрузку и освобождения вагонов из-под выгрузки грузов, и

8) В дорожных документах не указываются: расстояние, класс и ставка, а также отсутствуют четкие подписи агентов, производивших таксировку.

Кроме этого, в целях правильного учета простоя вагонов под выгрузкой ссыпных грузов по вине грузополучателей из-за несвоевременной доставки тариф. (см. § 6 Правил перевозки ссыпных грузов, опубликов. в Сб. Тариф. № 196, тарифн. № 2223) предлагается в дорожных документах делать отметки о времени доставки тары, а равно и указывать, чьими средствами производилась выгрузка.

Об'являя изложенное по дорогам, предлагается приведенные выше раз'яснения и указания принять к точному руководству и исполнению; при этом обращается внимание линейных агентов на недопустимость повторности из месяца в месяц одних и тех же ошибок.

СЧ вменяется в обязанность при посещении станций обращать должное этому внимание и инструктировать станционных агентов.

Начальник Отдела Сборов *Галушко*.

ВЕДОМОСТЬ

неправильностей, допущенных станционными агентами при таксировке грузов, выданных в сентябре месяце 1925 г.

Наименование станций назначения.	Количество выданных отправок.			Количество неправильно протаксированных отправок.			СУММА				% отношение неправ. протакс. отправок к общему числу выданных отправок.
							Перебор.		Недобор.		
	Местн. сообщ.	Прям. сообщ.	ИТОГО.	С перебором.	С недобором.	ИТОГО.	Руб.	К.	Руб.	К	
I-й участок станционного счетоводства.											
Полужье	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Выгоничи	20	43	63	12	5	17	243	92	6	58	27%
Пильшино	—	1	1	—	1	1	—	—	—	40	100
Красный Рог	2	9	11	1	1	2	—	55	—	64	18,2
Почеп	208	294	502	52	33	85	156	20	115	60	16,9
Жудилово	29	19	48	4	2	6	9	32	79	68	12,5
Рассуха	8	1	9	—	1	1	—	—	—	93	11,1
Унеча пасс. ск.	58	19	77	5	1	6	2	74	—	30	7,8
Унеча мал. ск.	93	78	171	4	7	11	10	32	13	13	6,4
Стародуб	187	104	291	9	8	17	18	67	52	62	5,8
II-й участок станционного счетоводства.											
Сураж	202	94	296	17	9	26	15	46	36	45	8,8
Белынковичи	9	6	15	2	—	2	2	28	—	—	13,3
Коммунары	133	41	174	11	12	23	22	10	17	77	13,2
Климовичи	101	197	298	34	17	51	507	79	59	60	17,1
Кричев	29	20	49	2	3	5	—	78	3	13	10,2
Ходосы	27	62	89	16	9	25	17	85	25	59	28,1
Темный-Лес	39	42	81	3	3	6	3	49	2	87	7,4
Горки	46	177	223	33	19	52	169	04	149	10	23,3
Зубры	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орша	36	100	136	18	13	31	88	74	42	16	22,8
III-й участок станционного счетоводства.											
Клинцы пасс. ск.	153	116	269	18	8	26	7	53	86	09	9,7
Клинцы мал. ск.	245	301	546	30	52	82	98	91	218	94	15
Клинцы гор.	36	22	58	2	3	5	3	02	8	79	8,6
Новозыбков пасс. ск.	143	107	250	5	3	8	1	49	9	79	3,2
Новозыбков мал. ск.	202	184	386	20	11	31	66	62	35	51	8
Злынка	70	43	113	9	4	13	172	06	9	39	11,5
Добруш	70	410	480	20	8	28	50	24	24	92	5,8
Климов	86	44	130	10	12	22	15	17	24	57	16,9
Ново-Ропск	6	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—
Семионовка	123	80	203	21	15	36	14	60	140	87	17,7
Семионовка гор.	126	21	147	9	9	18	7	48	99	63	12,2
Костобобр	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Узруй	3	5	8	—	—	—	—	—	—	—	—
Новгород-Сев.	80	63	143	8	3	11	42	79	2	77	7,7

Наименование станций назначения.	Количество выданных отправок. Местн. сообщ.	Прям. сообщ.	ИТОГО.	Количество неправильно протаксир. отправок. С перебором.	С недобором.	ИТОГО.	СУММА. Перебор. Руб.	К.	Недобор. Руб	К.	% отношение неправ протакс. отправок к общему числу выданных отправок.
IV-й участок станционного счетоводства.											
Гомель-пасс.	223	673	896	27	10	37	23	57	15	58	4,1
Гомель-тов.	429	1172	1601	74	28	102	212	11	73	76	6,4
Гомель-Хоз.	—	103	103	29	—	29	633	60	—	—	28,2
Гомель-гор.	22	11	33	6	—	6	2	65	—	—	18,2
Новобелица	108	36	144	7	1	8	34	30	30	98	5,6
V-й участок станционного счетоводства.											
Речица	283	86	369	22	31	53	102	09	302	19	14,4
Демехи	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Василевичи	77	1	78	5	5	10	7	89	2	82	12,8
Авраамовская	8	—	8	2	—	2	1	53	—	—	25.
Хойники	232	11	243	10	15	25	11	96	31	96	10,3
Голевицы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калинковичи пасс. ск.	149	17	166	2	2	4	—	94	8	54	2,4
Калинковичи мал. ск.	182	80	262	5	1	6	56	22	8	17	2,3
Мозырь гор.	31	12	43	2	3	5	1	46	5	63	11,6
Птичь	68	5	73	—	3	3	—	—	20	87	4,1
Копцевичи	187	40	227	11	12	23	13	16	17	06	10,1
Житковичи	162	50	212	17	15	32	29	26	67	40	15,1
Старушки	—	1	1	—	1	1	—	—	43	96	100.
VI-й участок станционного счетоводства.											
Бахмач	47	78	125	3	—	3	9	37	—	—	2,4
Дочь	39	29	68	5	2	7	7	09	4	38	10,3%
Бондаревка	3	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Макошино	4	21	25	—	1	1	—	—	—	—	4.
Мена	156	215	371	11	6	17	15	18	25	69	4,6
Низковка	51	41	92	5	5	10	8	15	5	65	10,9
Корюковка	87	273	360	7	10	17	10	76	286	55	4,7
Сновская	135	141	276	12	12	24	28	30	77	18	8,7
Камка	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Городня	114	60	174	—	2	2	—	—	1	18	1,1
Хоробичи	20	29	49	8	1	9	7	40	4	47	18,4
Тереховка	30	22	52	7	3	10	41	54	8	85	19,2
Зябровка	6	5	11	1	2	3	6	94	4	02	27,3
VII-й участок станционного счетоводства.											
Костюковка	2	—	2	—	2	2	—	—	2	77	100%
Уза	6	7	13	1	—	1	15	66	—	—	7,7%
Буда-Кошелевская	52	15	67	2	1	3	1	73	1	19	4,5

Наименование станций назначения.	Количество выданных отправок.			Количество неправильно протаксир. отправок.			СУММА.				% отношение неправ. протакс. отправок к общему числу выданных отправок.
							Перебор.		Недобор.		
	Местн. сообщ.	Прям. сообщ.	ИТОГО.	С перебором	С недобором	ИТОГО.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Солтановка	51	7	58	—	1	1	—	—	—	68	1,7
Хальч	13	4	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Шацилки	47	6	53	2	3	5	—	31	4	12	9,4
Горочичи	2	2	4	1	—	1	7	38	—	—	25.
Холодники	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VIII-й участок станционного счетоводства.											
Жлобин пасс.	97	39	136	3	—	3	6	81	—	—	2,2
Жлобин мал. ск.	137	72	209	14	12	26	76	40	11	80	12,4
Красн.-Берег	22	4	26	1	2	3	16	84	4	79	11,5
Телуша	10	2	12	1	—	1	—	74	—	—	8,3
Березина пасс. ск.	128	203	331	16	13	29	17	30	41	17	8,8
Березина мал. ск.	359	361	720	26	66	92	198	40	378	24	12,8
Бобруйск гор.	31	73	104	9	2	11	216	79	2	52	10,6
Ясень	2	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Брожа	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ратмировичи	7	1	8	2	—	2	14	52	—	—	25.
IX-й участок станционного счетоводства.											
Осиповичи	151	12	163	7	2	9	4	93	9	10	5,5
Верейцы	26	—	26	1	—	1	—	73	—	—	3,9
Уречье	44	9	53	3	3	6	1	66	13	15	11,3
Старые-Дороги	36	8	44	2	1	3	8	01	—	41	6,8
Слуцк	105	105	210	28	16	44	133	81	138	98	21.
Слуцк гор.	160	92	252	10	4	14	15	25	7	28	5,6
Уборок	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Гродзянка	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Завишин	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
X-й участок станционного счетоводства.											
Талька	48	7	55	—	—	—	—	—	—	—	—
Цуховичи	189	50	239	15	8	23	111	34	5	56	9,6
Руденск	37	10	47	2	2	4	1	06	2	50	8,5
Михановичи	3	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Минск пасс. ск.	161	175	336	7	—	7	15	60	—	—	2,1
Минск мал. ск.	545	834	1379	67	53	120	254	08	532	56	8,7
Минск гор.	30	77	107	11	6	17	3	49	10	07	15,9
Изяславль	5	3	8	2	1	3	4	35	3	92	37,5
ВСЕГО.	7937	8100	16037	886	641	1527	4141	82	3486	11	9,5

За Начальника Уч. Расч. Груз. Части **Я. Заец.**

К. Коммерческого Отд.

№ 1289. О производстве ст. Тулумбасы. Пермской дор., коммерческих операций без ограничения срока.

Согласно телеграммы Пермской дор. за № 2044479, об'является, что ст. Тулумбасы (18 19), Перм. жел дор., будет производить все коммерческие операции без ограничения срока.

В зависимости сего, на стр. 159 Части VI Свода Тариф. (Тар. Рук. № 45) имеющуюся при названной станции выноску „§ 9" надлежит исключить.

Начальник Коммерческого Отдела *Савельев.*

№ 1290. Об открытии раз'ездов Карманово и Рабак, Московско—Казанской жел. дор. для производства коммерческих операций.

Согласно телеграммы М.-Каз. ж. д. №№ 162/15/440 и 162 16/541 об'является, что раз'езды: Карманово, находящийся межлу станциями Камбарка (79) и Янаул (80), и раз. Рабак, М.-Каз. ж. д., находящийся между станциями Янаул (80) и Куеда (81), с 15 декабря с. г. по 15-ое июня 1926 г. открываются для необязательных коммерческих операций по приему и выдаче всех грузов повагонными отправками в местном и прямом сообщениях, с составлением документов на самых раз'ездах.

В зависимости сего, на стр. 78 и 79 Части VI Свода Тарифов (Тар. Рук. № 45) надлежит между указанными станциями поместить раз'езды Карманово и Рабак со следующими расстояниями до передаточных пунктов: против раз. Карманово-Нечаевская 1007, Муром 916, Орехово 1145, Перово-Кусково 1193, Перово-Андроновка 1193, Николаевка 1209, Дружинино 372, Свердловск 455, Пенза 974, Рязань 1251, Батраки 1152, Киндяковка-Часовня-Верхняя 1121, Земетчино 1145, Сызрань 1138, Москва пасс. 1202, Москва тов. 1202, Муром 915, Н.-Новгород 924, Рязань 1251 и против раз'езда Рабак-Нечаевская 1043, Муром 962, Орехово 1191, Перово-Кусково 1239, Перово-Андроновка 1238, Николаевка 1254, Дружинино 326, Свердловск 409, Пенза 1020, Рязань 1297, Батраки 1198, Киндяковка-Часовня-Верхняя 1167, Земетчино 1191, Сызрань 1184, Москва пасс. 1248, Москва тов. 1248, Муром 960, Н.-Новгород 970, Рязань 1297.

Начальник Коммерческого Отдела *Савельев.*

Х. Отдела Лесных Заготовок.

№ 1291. О порядке вывозки лесоматериалов и дров к линии жел. дороги.

(Всем ХЧ и ХР).

В развитие циркулярных распоряжений Отдела, опубликованных в Бюллетенях по дорогам за №№ 54 и 56 сего года, настоящим в целях облегчения работ подаче подвижного состава под погрузку дров и лесоматериалов, а также сокращения накладных расходов по охране складов, Отдел Лесных Заготовок предлагает вам принять к руководству и точному исполнению следующее:

1) В текущем операционном году, как правило, производить вывозку дров и лесоматериалов только к действующим станциям и раз'ездам.

2) Если по условиям работ выявится необходимость и выгодность для дорог образования складов на перегонах и верстах, то в таких случаях участок в каждом отдельном случае обязан возбуждать перед Отделом ходатайство, указывая в нем, какое количество лесопродукции к вывозке на данный склад предполагается и насколько сокращается возка против возки к действующим станциям и раз'ездам.

Вывозка лесопродукции на перегоны и версты без предварительного разрешения отнюдь не допускается.

За Начальника Отдела Лесных Заготовок *Ивановский.*

Начальник Лесной Части *Шйрковский.*

Начальник Административного Отдела *Горбач.*

Изд. Западные жел. дор

Гомель, ГУБЛИТ № 890. (1050 экз). Гомель. Типо-Лит. Западных ж. д. 1925 г.—3424.